POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 7 | WARSZAWA, LIPIEC 1939 ROKU | ROK VI



POD PROTEKTORATEM
PANA PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ
PROF. DR IGNACEGO MOŚCICKIEGO
MARSZAŁKA POLSKI EDWARDA ŚMIGŁEGO-RYDZA
PRYMASA POLSKI KS. KARD. DR AUGUSTA HLONDA

ODBĘDĄ SIĘ W DNIACH 25 CZERWCA – 2 LIPCA 1939 R.

„DNI MORZA"

POLACY!

Byliśmy od wieków, jesteśmy i będziemy na Ziemi Pomorskiej!

POLSKA OD BAŁTYKU ODEPCHNĄĆ SIĘ NIE DA!

Przeszło trzy czwarte naszego handlu zagranicznego idzie przez polskie porty -- Gdynię i Gdańsk. Dzięki morzu mamy możność bezpośredniego dostępu do źródeł surowców i wywozu wytworów polskiej pracy do wszystkich krajów zamorskich i kolonialnych. Własny i całkowicie niezależny dostęp do morza jest dla Państwa i Narodu Polskiego tym, czym płuca dla człowieka.

Posiadając tak drogocenną granicę morską - musimy ją skutecznie zabezpieczyć.

ZBROJNI NA LĄDZIE I W POWIETRZU — DOZBRÓJMY SIĘ I NA MORZU!

Rozbudowa Marynarki Wojennej musi być celem naszych nieustannych wysiłków.

Tegoroczne „Dni Morza" będą mocnym wyrazem woli całego społeczeństwa trwania i wytrwania po wieczne czasy nad Bałtykiem. Chcemy i musimy pogłębić i rozszerzyć prace Polski na morzu i za morzami.

GŁÓWNY KOMITET WYKONAWCZY
„DNI MORZA"

LIGA MORSKA I KOLONIALNA

Polacy na szerokim świecie

Artykuł, który drukujemy pod tytułem „Polacy na szerokim świecie" otrzymaliśmy od naszego Rodaka, który od 15 lat przebywa na obczyźnie.

Poza Polakami zamieszkałymi w kraju jest jeszcze wielu rozsianych po najrozmaitszych częściach świata, w większych lub mniejszych grupach. Nie boją się oni samotności i oddalenia od swoich. Nie ma prawie choćby najodleglejszego zakątka na kuli ziemskiej gdzieby ich nie było po dwóch, trzech lub nawet pojedyńczo.

Nieraz myślałem o tych Polakach, rozrzuconych po świecie, a teraz oto, w Kasablance, ze szczególną siłą myśli te powracały, gdy u wybrzeży Afryki, we francuskim Marokku przypatrywałem się rezultatom pracy i wysiłków spotkanych tu nielicznie Polaków zagnanych w te odległe strony przez przypadek, los lub fantazję. Myślałem o nich gdy widziałem jakie wrażenie robi na francuskiej ludności lub tubylczych Arabach polska bandera na rufach naszych statków, zawijających od czasu do czasu do miejscowego portu.

Kasablanka jest największym miastem i największym portem we francuskim Marokku i liczy obecnie około dwieście sześćdziesiąt tysięcy mieszkańców. Trzydzieści dwa lata temu, przed wylądowanim pierwszych oddziałów wojsk francuskich na wybrzeżu marokańskim była to tylko mała mieścina arabska znana wówczas pod nazwą Dar El Beida. Rozrosła się ona, podobnie jak nasza Gdynia, w iście amerykańskim tempie.

Już zaraz przy wylądowaniu w Kasablance, byliśmy powitani dźwiękami polskiej mowy. Okazało się, że statkiem, którym przypłynęliśmy, przybył również polski konsul na inspekcję placówek konsularnych Rzeczypospolitej we francuskich posiadłościach Afryki Północnej. Poczuliśmy jaśniej i bardziej namacalnie, że są tu więc jakieś interesy polskie, że Polskę łączą z krajem tym jakieś więzy. Czujemy się jakoś pewniej, jakoś raźniej w mieście, którego wcale jeszcze nie znamy, w kraju, gdzie jesteśmy po raz pierwszy.

Idziemy do miasta mijając europejskie dzielnice o wspaniałych wielopiętrowych domach, z zainteresowaniem zapuszczamy się w wąskie, ludne uliczki dzielnicy arabskiej. Białe postacie kobiet o zasłoniętych twarzach przyglądają nam się poprzez wąskie szparki zasłon czarnymi, o przenikliwym spojrzeniu, oczyma. Kupcy, w czerwonych fezach z czarnymi frędzlami lub w białych turbanach i jasnych powłóczystych szatach, zachwalają dywany lub przedmioty rzeźbione w metalu. Młodzi chłopcy, w sposób natrętny zaofiarowują nam swoje usługi w zwiedzaniu miasta. Zatrzymuję się, rozmawiamy, lecz z trudnością rozumiem pokaleczoną francuszczyznę Araba:

...aha, ty jesteś Polak...

(Arabowie nie znają innej formy, wszystkim zawsze „ty" mówią).

...wiem, wiem, przyjaźń z Francją. Idź do Portu — informuje mnie przyjaźnie — przybędzie za dwa dni polski statek handlowy, zobaczysz tam swoich. Nieraz widuję tu Polaków marynarzy.

Przyznam się szczerze, że byłem mile zdziwiony, czując przychylność Araba i słysząc od niego informacje o naszej marynarce.

Statek „Katowice", który przybył rzeczywiście, nie jest bynajmniej pierwszym polskim statkiem, który zawija do Kasablanki. Gwarzyliśmy na pokładzie z marynarzami i oficerami:

— Staramy się, mówił jeden z nich, stworzyć polską linię okrętową, którąby obsługiwała stale zachodnie wybrzeża Afryki, ale początki są bardzo trudne, brak stosunków, dostatecznych znajomości w portach. Załoga naszego statku, ciągnie dalej oficer, ma szczególnie ciężką pracę. Nie mogąc przebierać w towarach i chcąc przewozić jak najwięcej, wszystko co się tylko da, mamy na statku naszym cały szereg najrozmaitszych towarów, tak, że przy wyładunkach, musimy ustawicznie przenosić towary na statku z jednego miejsca na drugie, lub wyładowywać część, by dostać się do skrzyń będących na dnie, przykryte bowiem były w którymś z następnych portów odmiennym towarem. Robimy to, bo wiemy, że jest to pionierska praca



dla przyszłych regularnych linij polskiej marynarki.

Statki polskie docierają coraz dalej i coraz regularniej widać polską banderę w portach, gdzie do niedawna nikt o Polsce nie wiedział.

Nie zapomniano w Casablance załogi „Poleszuka", tych trzech harcerzy, którzy na małym jachcie żaglowym przepłynęli ostatnio Atlantyk. Każdy spotkany tu Francuz mówi o „Poleszuku", który przed odjazdem do Ameryki pozostawał przez kilka dni w miejscowym porcie, z wielką sympatią i największym uznaniem.

Zwiedzamy doroczne „Targi", które się obecnie odbywają w Kasablance; najrozmaitsze firmy handlowe i przemysłowe mają swoje stoiska, które licznie odwiedza ludność europejska i tubylcza. Piękne kapelusze pań mieszają się z białymi zawojami Arabek, noszonymi w ten sam sposób bez zmiany od szeregu pokoleń, tak jak tego tradycja wymaga. Zaproszona przez dyrekcję „Targów" orkiestra Legii Cudzoziemskiej, znanej nam do tej pory jedynie z książek i ekranów kinowych, gra marsze wojskowe. Mój współtowarzysz podróży fotografuje namiętnie, poluje zaś specjalnie na białe mundury legionistów. W grupce, na którą został skierowany obiektyw aparatu, jeden drugiego trąca łokciem i słyszymy naraz polskie słowa skierowane przez jednego z legionistów do jego towarzysza:

— Ty, odwróć się, bo cię ludzie fotografują.

I w taki to prosty sposób zawarliśmy znajomość z legionistami Polakami.

W Legii Cudzoziemskiej jest sporo Polaków, Francja bowiem przyjmuje do Legii każdego, kto chce walczyć pod jej sztandarem i chce zobowiązać się na pięcioletni co najmniej okres służby. Czasy ciągłych walk i potyczek z ludnością tubylczą na ogół już się skończyły, — Legia obecnie buduje w trudno dostępnych górach, pod palącymi promieniami marokańskiego słońca drogi, tunele i mosty. Jednak i teraz zdażają się jeszcze bunty tubylczej ludności i żołnierz Legii odkłada kilof i chwyta za karabin. Nasi nowi znajomi, Polacy-legioniści chwalili sobie służbę, wielu z nich przed wstąpieniem do Legii dużo podróżowało, jedli oni już chleb z niejednego pieca. Po skończeniu służby niektórzy pójdą na dalszą wędrówkę po świecie, niektórzy wrócą do Polski, inni wreszcie pozostaną w Legii na dalsze pięć lat. Wszyscy jednak dzisiaj dopytywali się z zaciekawieniem co słychać obecnie w kraju, jakie zmiany zaszły ostatnio, co się w Polsce mówi i myśli.



Całą grupką, razem z polskimi legionistami, oraz marynarzami z francuskiej marynarki wojennej, którzy się do nas przyłączyli, zwiedzamy w dalszym ciągu Targi, przypatrując się kupcom lub młodym Arabkom, tkającym na oczach publiczności puszyste i barwne dywany.

W dziale spożywczym, obok włoskich lodów, arabskiego „kus-kus" — tłustej baraniny z kaszą i jarzynami, — win burgundzkich, widzimy stoisko z polskim orłem i napisem „Polski Monopol Spirytusowy", gdzie dziewczęta ubrane po krakowsku częstują bigosem i wódką. W rozmowie z właścicielem stoiska, mającym w Kasablance skup kolonialny, dowiadujemy się jak wiele energii, pracy i zaparcia się siebie należy zużyć, by dojść do niewielkiego chociażby rezultatu. Dowiadujemy się bliższych szczegółów o nielicznej kolonii polskiej stanowiącej razem kilkadziesiąt osób. Są to ludzie najrozmaitszego pochodzenia i najrozmaitszych obecnie zawodów: robotnicy, kupcy, architekci, rzemieślnicy... ale wszyscy z zaciśniętymi zębami pracują na kawałek chleba. Niejeden z nich miał w kraju spokojną, pewną „posadkę" lub przedsiębiorstwo. Popchnęło go jednak w świat, rzucił to co miał i rozpoczął wszystko na nowo: od noszenia ciężarów w porcie, mycia naczyń w restauracjach, noszenia cegieł przy budowie... A gdy się coś nie uda, jeszcze raz rozpoczyna wszystko od początku i ciekawa rzecz, pracując zagranicą, Polak jest tam bardziej wytrwały, bardziej przedsiębiorczy niż byłby w kraju; żadnej pracy się nie wstydzi, żadnego zawodu nie unika, wiedząc, że uczciwie zapracowany grosz tylko zaszczyt mu przynieść może.

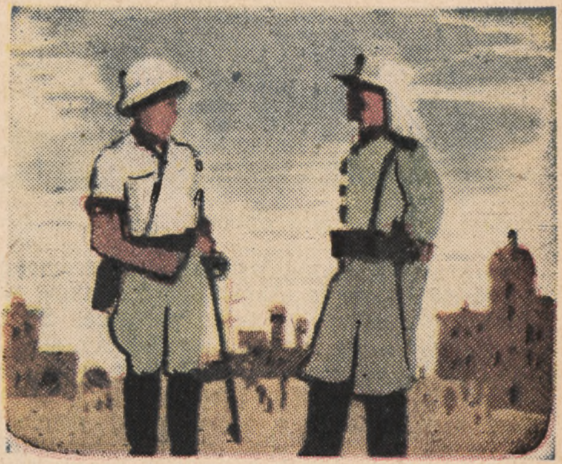
Ci Polacy, którzy w świat poszli i którzy codzienną pracą wywalczają sobie między obcymi w odległych krajach dobre imię, kawałek chleba, pracują nie tylko dla siebie, nie tylko we własnym interesie.

Bieg dziejów naszego narodu podczas ostatniego stulecia wymagał skupienia się w sobie, aby zdobyć na nowo to, co zostało stracone. Obecne czasy nakładają na nas obowiązek wyjścia w świat i zdobycia dla imienia polskiego należnej mu pozycji w polityce i gospodarce międzynarodowej. Żadna propaganda urzędo-

wa nie zdoła zastąpić wysiłków naszych emigrantów, kolonistów i marynarzy.

Wypadki polityczne ostatnich miesięcy, jasne i zdecydowane stanowisko całego społeczeństwa polskiego w stosunku do żądań jednego z naszych sąsiadów, zmierzających do odcięcia Polski od morza a przez to i od świata, zostały zrozumiane wszędzie zagranicą jako wyraz wielkiej siły wewnętrznej, tkwiącej w Narodzie. Do zrozumienia tego jednak przyczyniła się w dużym bardzo stopniu, codzienna i szara praca wielu jednostek polskich rozrzuconych po szerokim świecie, które zdobywają powoli uczciwą i wytężoną pracą opinię solidnych i wytrwałych ludzi.

Raduje się dusza, gdy widzimy, że w odległej Kasablance wszyscy z życzliwością i uznaniem mówią o Polakach i Polsce. Dla nowego przybysza z Polski pragnącego się tu osiedlić, czy też dla kupca, który chciałby tu nawiązać stosunki handlowe, lub też dla nowo powstałej polskiej linii okrętowej, jest to ogromny i niezastąpiony kapitał, który wymagał nieraz całego szeregu bezinteresownych i nie natychmiast opłacających się wysiłków poszczególnych jednostek.



Miast takich jest wiele na świecie i wielu jest bezimiennych ambasadorów polskości w odległych miastach i krajach. Odrodzona Polska musi mieć zrozumienie dla swych wędrowców i dobrowolnych tułaczy, którzy kraj swój opuścili i poszli z gołymi rękoma, lecz pełni energii i zapału na podbój całego świata.

S. K.

Polskie Towarzystwa Żeglugowe

W latach 1922-25 mieliśmy jedno towarzystwo przewozowe, zresztą w 100% oparte na kapitale zagranicznym, w obecnej chwili istnieje pięć poważnych przedsiębiorstw transportowych morskich. Każde z nich rozporządza flotą złożoną z kilku statków parowych i motorowych. Tonaż naszej floty handlowej rośnie z każdym rokiem, miesiącem, dniem niemal. Polskie towarzystwa transportowe zaczynają już budować statki w **Stoczni Gdyńskiej.** Do tej pory budowaliśmy bowiem statki w Anglii, Danii, Holandii, Finlandii i Italii. Znakomita Państwowa Szkoła Morska daje doskonałych kapitanów, oficerów pokładowych i maszynowych, maklerów i pedagogów morskich. Uniezależniamy się całkowicie od zagranicy. Prowadzimy handel zamorski pod **polską** banderą, z **polskimi** oficerami, na statkach, wybudowanych w **polskiej** stoczni, ubezpieczonych w **polskim** towarzystwie asekuracyjnym, za pośrednictwem **polskich** maklerów. A teraz trochę danych o towarzystwach okrętowych.



S/S Puck

Polskie Towarzystwa Żeglugowe są następujące:

A). **„Żegluga Polska"** S.A. w Gdyni, założona w 1926 r. Posiada ona 9 linii regularnych, 16 statków towarowo pasażerskich i towarowych o łącznej pojemności 25.000 t., 4 statki żeglugi przybrzeżnej o łącznej pojemności 1700 t. i 6 holowników — razem wszystkiego 26 jednostek pływających.

Linie regularne są następujące: z Gdyni i Gdańska do: 1) Antwerpii w Belgii, 2) Ratterdamu w Holandii, 3) Hamburga w Niemczech i Gandawy w Belgii, 4) Tallina w Estonii i Kotki, Helsinek i innych portów południowo-wschodniej Finlandii, 5) Turku (Abo) i innych portów zachodniej Finlandii, 6) Sztokholmu i sąsiednich portów wschodniej Szwecji, 7) Malmö, Göteborga i in. portów zach. Szwecji, 8) Rygi, Libawy na Łotwie i Kłajpedy (Memla) w Niemczech, 9) Portów Lewantu i śródziemnomorskich. Na liniach tych S.A. Żegluga Polska uruchomiła 10 statków z tego 6 parowców i 4 motorowce. Parowce noszą nazwy: s/s Chorzów, s/s Cieszyn, s/s Śląsk, s/s Hel, s/s Puck, s/s Tczew, motorowce zaś nazywają się: m/s Lechistan, m/s Lewant, m/s Oksywie, m/s Rozewie.



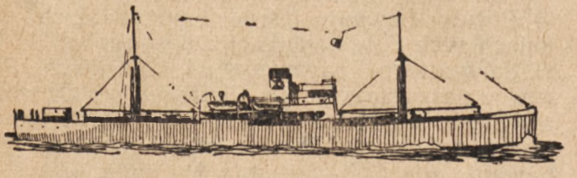
M/S Rezewie

W żegludze nieregularnej (t. zw. trampach) przedsiębiorstwo to eksploatuje 6 statków wyłącznie towarowych i tylko parowce. Są to: s/s Katowice, s/s Kraków, s/s Poznań, s/s Toruń, s/s Wilno, s/s Wisła. Poza tym Żegluga utrzymuje zapomocą czterech parowców, podczas sezonu letniego komunikację pomiędzy miejscami kąpielowymi naszego wybrzeża. Statkami żeglugi przybrzeżnej są: s/s Gdynia, s/s Gdańsk, s/s Jadwiga, s/s Wanda. Dwa ostatnie noszą imiona córek Wielkiego Marszałka. Prócz tego do całości floty S.A. Żegluga Polska dochodzi 6 holowników morskich, to znaczy statków przystosowanych do służby ratowniczo - pociągowej. Jak wiadomo holowniki są to niewielkie statki wyposażone w bardzo silne maszyny. Przedsiębiorstwo „Żegluga Polska" stale dąży do unowocześnienia i powiększenia swego tonażu. Ostatnio zamówiło w Gdyńskiej stoczni parowiec towarowy. Początek został zrobiony. Polskie statki budujemy w polskiej stoczni.

Do roku 1937 przewiozły statki Towarzystwa na liniach żeglugi przybrzeżnej 1.568.974 pasażerów. Na liniach pełnomorskich przewieziono ok. 6 mil. t. towarów. Ostatni wreszcie dział eksploatacyjny spółki — to magazyny przeładunkowe. Obsługują one stale wzrastający obrót Towarzystwa.

B). Drugie towarzystwo założone zostało w 1929 r. p. n. **„Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe"** S.A. w Gdyni, oparte na kapitałach polskich i angielskich.

Wzrastające stosunki i zacieśniający się krąg wspólnych interesów pomiędzy Polską i Anglią nasunął szczęśliwą myśl Polsko - Brytyjskiemu Towarzystwu uruchomienie stałej komunikacji pasażersko - towarowej pomiędzy Gdynią, Gdańskiem a Londynem i Hull'em i wreszcie między Polską i Francją to jest Gdynią, Gdańskiem a Le Havr'em. Flota S.A. Pol.-Bryt'u składa się z następujących jednostek: 1) s/s



S/S Lech

Lech, 2) s/s Lublin, 3) s/s Lwów, 4) s/s Lida, 5) s/s Warszawa.

S/s Lida jest całkowicie przystosowany do przewozu drzewa i kursuje do portów zachodniej Anglii.

Łączna pojemność floty Polsko - Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego wynosi 8.258 ton.

W styczniu bieżącego roku zamówiło Towarzystwo na jednej ze stoczni holenderskich nowy statek towarowo - pasażerski. W ciągu 10-cio letniej swej działalności przewiozło Towarzystwo 49.459 pasażerów, 2.976 koni i 800.520 ton towarów.

C). Trzecim towarzystwem, którym się zajmiemy jest **Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe** S.A. Polska Rob. Flota tego towarzystwa przewozi tylko węgiel wydobywany w kopalniach koncernu „Robur". Towarzystwo posiada między innymi własny statek bunkrowy oraz własne stacje bunkrowe w Rotterdamie i Amsterdamie. Flota Polskarob składa się z pięciu statków łącznej pojemności 17.550 ton.

Statki tego Towarzystwa noszą wszystkie nazwy „Robur" i różnią się tylko (oprócz tonażu)



M/S Batory

numerami. A więc s/s Robur III; s/s Robur IV; s/s Robur V; s/s Robur VI; s/s Robur VII (bunkrowy) i najnowszy i największy Robur VIII; wszystkie te statki to typowe trampy, które stoją w portach po kilkanaście, a czasem nawet po kilka godzin. Służba na nich jest cięższa, zato marynarze mają lepsze uprawnienia.

D). A teraz o największym naszym przedsiębiorstwie morskim: **„Gdynia - Ameryka Linie Żeglugowe"**, tak zwany „GAL" jest to największe nasze Towarzystwo Transatlantyckie. W chwili obecnej jest ono już całkowciie zmotoryzowane. Flotylla tego jedynego transoceanicznego towrazystwa składa się obecnie z samych motorowców budowanych w najrozmaitszych stoczniach Europy.

A więc m/s Piłsudski budowany w Trieście, m/s Batory w stoczni Minfalcone. Są to największe statki polskie, a i jedne z większych motorowców na świecie.

M/s Sobieski najnowszy statek GAL-u został zbudowany w angielkiej stoczni w Newcastle (czyt. Niukestl), a jego towarzysz m/s Chorbry jest w tym czasie wykańczany w stoczni duńskiej Nakskov. Dwa te statki są przeznaczone

do obsługi Linii Południowo - Amerykańskiej. Statki „Kościuszko" i „Pułaski" jako parowce starego typu są już wycofane. Na tak zwaną Linię Bawełnianą przeznaczone są będące w budowie na Stoczni Gdańskiej motorowce pasażersko - towarowe m/s Bielsko i m/s Łódź, jak z tego widać Linię Bawełnianą obsługiwać będą statki o nazwach naszych największych ośrodków włókienniczych. Linia Bawełniana, jest to Linia z Gdyni do portów Zatoki Meksykańskiej. Do obsługi towarowej, częściowo pasażerskiej Linii Pol. Ameryk. zatrudnione są dwa dawne Norweskie motorowce, obecnie noszące nazwy m/s Morska Wola i m/s Stalowa Wola. Wobec tego „Gdynia - Am. Linie Żeglugowe" prowadzić będą na jesieni bieżącego roku trzy linie regularne do Ameryki Północnej, Środkowej i Południowej i to własnymi statkami. Do tej pory Linia do Zatoki Meksykańskiej obsługiwana była przez statki charterowane (czytaj czarterowane) czyli wynajęte przez Towarzystwo w innym przedsiębiorstwie. A za tym flota GAL'u składać się będzie z ośmiu nowoczesnych motorowców, mianowicie: 1) m/s Piłsudski, 2) m/s Batory, 3) m/s Sobieski, 4) m/s Chrobry, 5) m/s Morska Wola, 6) m/s Stalowa Wola, 7) m/s Bielsko, 8) m/s Łódź.

Projektowany jest dalszy rozwój przedsiębiorstwa. Parę cyfr niech zilustruje pracę wykonaną przez GAL. Do Ameryki Północnej i z niej statki Towarzystwa przewiozły imponującą liczbę 102.470 pasażerów i emigrantów. Cyfrą tą obejmowane są lata 1920-38.

W latach zaś 1936—1938 na linii Gdynia Ameryka Południowa (Rio de Janeiro, Buenos Aires, Montevideo) przewieziono w obie strony 25.333 pasażerów i emigrantów. Prócz tego statki Przedsiębiorstwa obsługiwały tak zwaną Linię Palestyńską prowadzącą z Constanz'y w zaprzyjaźnionej z nami Rumunii do portów Lewantu (Lewantą nazywają Włosi miejscowości na wschód od Półwyspu Apenińskiego, a więc porty Egiptu, Grecji, Syrii, Palestyny, a także i Turcji). Teraz, gdy z powodów ograniczenia emigracja do Palestyny ustała, Linia straciła rację bytu.

Na linii tej wożono przeważnie emigrantów żydowskich do Palestyny i przewieziono w czasie jej istnienia w latach 1933—1938 94.267 pasażerów i emigrantów, co świadczy doskonale o ważności tej linii. Na linii tej kursował do niedawna (to znaczy do zlikwidowania Linii) s/s Polonia, kiedyś największy statek w Polskiej Flocie Handlowej.

Jan Kuropatwiński

Na Kaszubach

Od czasu, kiedy usłyszeliśmy po raz pierwszy o niemieckich zakusach na Gdańsk i Pomorze, wzmogło się zainteresowanie tymi ziemiami. Mówi się o korzyściach, jakie nam daje posiadanie Gdańska, mówi o ważnej roli polskiego zaplecza dla Gdańska, o polskiej przeszłości Wolnego Miasta, o ludności wreszcie, zamieszkującej Pomorze i wybrzeże.

W obcej prasie spotyka się wiadomości, podawane fałszywie, o nikłym związku Kaszubów z Polską. Warto się zastanowić nad tym i rozpatrzyć, czy rzeczywiście odrębność Kaszubów od Polski jest tak wielka, jak to się w pewnych zagranicznych pismach czyta.

Przede wszystkim język, jakim mówi ta ludność. W pierwszej chwili brzmi jakoś inaczej, trochę obco, ale po krótkiej rozmowie zaczynamy już rozumieć i po osłuchaniu się doskonale możemy się dogadać. Język kaszubski ma to samo pochodzenie, co polski, stąd ich bliski i ścisły związek.

Zdarza się też, że podkreśla się pewne różnice charakteru. Ale charakter człowieka kształtuje się w dużym stopniu w zależności od otaczającej go przyrody. A Polska posiada taką różnorodność krajobrazów, że jej ludność musi też cechować pewna rozmaitość charakterów. To więc, że Kaszub jest bardziej skryty, nieufny, podejrzliwy, bardziej zawzięty i silny w swych przedsięwzięciach — wynika to z bezustannej walki z żywiołem morskim i z tego, że od dawna lud ten musiał walczyć z Niemcami, którzy chcieli zabić w nim polską duszę. A bardzo cenne są te cechy kaszubskiego charakteru, jeśli pozwoliła temu ludowi zachować polskość w duszach, a przez to Pomorze zachować dla Polski.

Jeślibyśmy się znaleźli we wsi kaszubskiej i rozpoczęli pogawędkę, to po przełamaniu pewnej sztywności, poczulibyśmy się tak, jak kiedy zajdziemy do trochę bardziej odległej wsi. Patrzymy na chaty, zwane u nich checzami. Rolnik z Kujaw czy Mazur nie widzi prawie różnicy w budownictwie, takie same są i u nich. Toczy się rozmowa o zwyczajach i tradycjach. W całej Polsce jada się wieczerzę wigilijną w wieczór Bożego Narodzenia, na wszystkich naszych ziemiach zachował się zwyczaj święcenia „palm" na Wielkanoc, oblewanie się wodą w świąteczny poniedziałek itp.

Długo można by wyliczać ścisłe związki między Kaszubami a mieszkańcami innych ziem polskich. A wszystkie świadczyłyby o pradawnej przynależności tej ziemi do Polski, o głębokim umiłowaniu tradycji polskiej i zachowywaniu wiary i obyczajów przodków.

BUDUJEMY

W jednym z poprzednich numerów opisaliśmy krótko, jak wygląda ścigacz — inaczej kuter torpedowy. Ponieważ jednak niewielu zapewne z pośród czytelników zdaje sobie dokładnie sprawę z istotnych zalet tego „okrętu" — opiszemy go raz jeszcze a raczej opowiemy, dlaczego powinniśmy obecnie wszystkie swe siły użyć na budowę ścigaczy. Decyzja stworzenia całej flotylli ścigaczy na Oksywiu — to nic innego, jak stwierdzenie Kierownictwa naszej Marynarki Wojennej, że te małe łodzie mogą się nam kiedyś bardzo przydać. Ponieważ jednak społeczeństwo jest istotnym budowniczym naszej siły na morzu, dlatego właśnie ono powinno przede wszystkim wiedzieć, na co idą ciężko zarobione pieniądze i czy przypadkiem nie są wyrzucane „w błoto". Otóż dziś chcę właśnie opisać i jeszcze raz dokładniej przedstawić tę „opłacalność" ścigacza. Dla tych, którzy o fakcie tym zapomnieli lub go przeoczyli — podam, że podczas wojny światowej mały ścigacz włoski 15 M.A.S. storpedował olbrzymi pancernik austro - węgierski „Szent Istrau". Wypadek ten jest już dziś za bardzo znanym, by miał stanowić jakąś sensację i przytaczam go jedynie dlatego, aby uzmysłowić tę niesłychaną różnicę w uzbrojeniu i tonażu tych dwóch jednostek morskich. Oto potężny, uzbrojony w dalekostrzelne działa pancernik idzie na dno w przeciągu 40 minut — storpedowany przez malutki, wyposażony zaledwie w parę torped ścigacz. Mało — walka była nierówna, bo gdyby się spotkały dwa duże liniowce, to kto wie, czy jeden z nich, topiąc swego przeciwnika, nie zostałby poważnie uszkodzony. A ścigacz? Uciekł bez szwanku, nie trafiony nawet żadną kulą. Dalej jeżeli zważymy, że pancernik kosztuje ponad 100 milionów, a ścigacz tylko pół miliona — będziemy mieli już w pełni obraz owej „opłacalności" w budowie flotylli ścigaczy. Bezwzględnie — muszę się zastrzec, że nie propaguję tu zaprzestania rozbudowy większych jednostek, jak kontrtorpedowców, okrętów podwodnych no i krążowników. Nie! Tylko bowiem współdziałanie wszelkich sił morskich, najcięższych i najmniejszych z lotnictwem i bronią podwodną może nam dać szanse



wygranej. O ścigaczach mówię dziś tylko, jakby dla wypełnienia obrazu naszej floty wojennej, jak również dlatego, że ścigacze mogą być najtańszym, możliwym do wybudowania w bardzo krótkim czasie elementem naszej siły morskiej. Wiemy już dzięki czemu ścigacz jest tak cenną jednostką i dlatego pragnę dziś dla pogłębienia tych wiadomości zebrać wszystkie jego zalety i krótko opisać. Oto one: szybkość, niewidoczność, niski koszt budowy, bezpieczeństwo a wreszcie łatwość współdziałania. Szybkość! Osiąga jej maksimum ścigacz przez posiadanie specjalnej konstrukcji kadłuba. Największą osiągniętą szybkością przez zbudowane już ścigacze jest 53 węzły czyli około 100 km/godz. Praktycznie jednak, na wzburzonym morzu da się osiągnąć nie więcej niż 40 węzłów. Właśnie zadaniem polskich konstruktorów będzie zbudowanie takiego typu ścigaczy, który łączyłby w sobie wszystkie wymagane za-

ŚCIGACZE



lety łodzi torpedowej i posiadał jedną z największych szybkości ścigaczy na świecie. Szybkość — to atut, który pozwala ścigaczom na atak torpedowy z odległości zaledwie 1 kilometra. Torpeda przy szybkości własnej dosięga atakowany okręt już po 45 sekundach, a ścigacz ma możość natychmiastowej ucieczki. Są okręty, które teoretycznie mogłyby dogonić niejeden ścigacz — to kontrtorpedowce. Nie posiadają one jednak odpowiedniego pancerza i nawet małego kalibru torpedy wypuszczone naraz z kilku punktów przesądzają o losie tych okrętów. Daleko ważniejszą zaletą ścigacza jest to, że wskutek falowania morza oraz własnej wielkości staje się on prawie niewidoczny. Jeżeli zaś patroluje podczas wielkiej mgły lub w nocy, to niemal niemożliwe jest jego rozpoznanie. Dzięki swej niewidoczności może ścigacz podpływać tak blisko większych okrętów, że atak torpedowy może być już zupełnie skuteczny. Ta sama cecha sprawia, że ścigacz może po wykonaniu ataku z odległości kilkuset metrów, otoczyć się lekką zasłoną dymną i ujść bezkarnie najlepiej uzbrojonemu przeciwnikoki. Następną cechą, która ma wielką moc przemawiania do pustych kieszeni jest to, że koszt budowy ścigacza wynosi około pół miliona złotych, co w porównaniu z kasztami okrętu podwodnego lub krążownika jest kwotą niezmiernie małą. Jeżeli zaś uwzględnimy, że krążownik nawet, nie mówiąc już o kontrtorpedowcu w spotkaniu z rojem małych bardzo szybkich i, co gorsza, niemal niewidocznych ścigaczy zwykle ginie jako storpedowany — to opłacalność tych małych łodzi jest zupełnie widoczna. A teraz bezpieczeństwo! W każdym działaniu wojennym troska o bezpieczeństwo przewyższa często zapał i bohaterstwo. Zabezpieczenie się dodatnio wpływa na postawę załogi i sprawia, że ludzie ci wychodzą cało nieraz z najgorszych opresji. W budowie ścigacza znajdujemy elementy, które z jednej strony stanowią o jego bezpieczeństwie, a zdrugiej zaś strony czynią zeń coś w rodzaju „żywej torpedy". Brak dostatecznego pancerza sprawia, że ścigacz trafiony pociskiem, szczególnie w akcji, gdy na jego pokładzie znajdują się torpedy, skazany jest przeważnie na zagładę. Z drugiej strony wiedząc, iż „pocisk nigdy nie spadnie w ten sam dół" możemy być pewni, że tak mały cel, jak ścigacz, tylko w jakimś iście pechowym wypadku może zostać trafiony pociskiem artyleryjskim lub, co jeszcze trudniejsze, bombą lotniczą.

Zasięg pływania małych ścigaczy wynosi około 100 kilometrów przy dość dużej szybkości 60 kilometrów na godzinę, co każe przypuszczać, że ścigacze mogą robić bardzo dalekie wypady w głąb strefy nieprzyjacielskiej.

Na większych przestrzeniach muszą one mieć swój punkt oparcia i tu właśnie przypomnę, że do należytego współdziełania elementów sił morskiej potrzebne są jednostki ciężkie np. krążowniki.

Stanisław Lipski

Mała Agnes

Agnieszka miała lat 8, kiedy to — jeszcze przed wielką wojną — zdarzył się pewien wypadek, którego wspomnienie pozostało jej w pamięci na zawsze.

Dzień był posępny, o szybko i nisko pędzących nad ziemią chmurach, z których raz po raz sypały się duże, wilgotne płatki śniegu. W domu nie było chleba i matka posłała Agnieszkę nad morze, aby zobaczyła, czy przynajmniej nie dobił już z rybami Józek Bizewski, który pozostał im dłużny za zboże, jesienią pożyczone.

Ale łódź nie wróciła jeszcze. Na wydmie stała milcząca gromadka ludzi, którzy nie zważając na zimno, wicher i śnieg, patrzyli z natężeniem na morze. Twarze mężczyzn były surowe. Twarze zaś kobiet, których mężowie, bracia lub synowie byli właśnie na morzu, zmieniał osobliwy wyraz skupienia i powagi.

Agnisia zatrajkotała coś po swojemu, cienko i pośpiesznie, do starej kumy, Anny, która po mężu Kąkol się nazywała, ale w odpowiedzi dostała tylko karcące spojrzenie szarych, wyblakłych oczu. Więc i Agnieszka poszła wzrokiem za spojrzeniami innych i chociaż przedtem nie widziała nic, prócz ryczącego, wzdętego morza, to jednak teraz przez krótką chwilę dostrzegła na nim skrawek brunatnego żagla a pod żaglem — czarną plamę łodzi. Natychmiast jednak wszystko zginęło wśród ruchomych gór wodnych i znowu było widać tylko kotłujące się morze, pokryte gęstą siatką piany.

— Wracają!... — pisnęła, jak mysz przyciśnięta drzwiami, i strasznie się zawstydziła. Ale niepotrzebnie, bo i tak nikt nie zwrócił na nią uwagi, jeno wszyscy w dalszym ciągu wpatrywali się w to miejsce, gdzie przed chwilą ukazała się i zniknęła łódź. Zresztą wkrótce zobaczyła ją znowu, dużo bliżej, tak, że widać już było twarze rybaków, białe na tle czarnych, ceratowych kapeluszy i przemokłych ubrań. Ospowaty Anton Budzisz nie wytrzymał, zaklął brzydko i dla zatarcia złego wrażenia, wytarł z hałasem nos.



— T e r o z n o j g o r s z e ! — mruknął.

Wtedy dopiero Agnieszce stało się jasne, że ci ludzie na morzu toczą zawziętą walkę o życie, Zrobiło jej się straszno i do modrych oczu napłynęły łzy. Zrozumiała także, dlaczego to Anton wspomniał o najgorszym. Oto fale najwięcej burzyły się tuż niedaleko brzegu, tam gdzie ciągnął się pod wodą długi grzbiet mielizny. Ten przemiał był największym niebezpieczeństwem dla powracających łodzi, które sztorm zaskoczył na morzu.

Tymczasem łódź zbliżyła się jeszcze więcej. Agnieszka rozpoznała już młodego Józka Bizewskich, który siedział na środku, trzymając się masztu, kiedy głośny, krótki jęk przebiegł przez gromadę patrzących ludzi. Wielka fala przekręciła żaglówkę bokiem. Nagle ukazało się dno łodzi czarne od smoły, potem znowu żagiel ze złamanym masztem, potem znowu dno.

Na brzegu rozległ się przeciągły krzyk młodziutkiej, 18-letniej żony Józka, odpowiedział mu powszechny lament kobiecy. Agnieszka poczuła taki strach, że czym prędzej uciekła do domu, gdzie przytuliwszy się do kolan matki, pachnących rybami i cebulą, długo i rzewnie płakała.

★

Wprawdzie Agnieszka szybko odzyskała wesołość, jej wiek miał przecież swoje prawa, ale obrazu, który wtedy widziała i wrażeń, które wtedy wyniosła, nie zapomniała już nigdy. I kiedy kilka lat później k r z e s n y Ksawer, podpiwszy sobie na weselu jej ciotki, Elżbiety, półżartem swatał 16-letnią już wówczas Agnieszkę z młodym Janem, synem Michała Bizowskiego, to języka w buzi nie zapomniała.

— O, nie!... — odrzekła stanowczo i rezolutnie, potrząsając złocistymi warkoczami. — M ó j mąż nie będzie rybakiem.

Powiedziała zaś to z takim przekonaniem, że ojciec chrzestny wybuchnął hałaśliwym śmiechem, który zapił całym kuflem piwa.

— A kogóż ty chciałabyś za męża, d i w c z ę? — zapytał, obcierając sobie wierzchem żylastej, spracowanej dłoni pianę z płowych, sumiastych wąsów.

Agnieszka nie odpowiedziała nic, jeno spojrzała mimo woli w stronę szkoły. Czyżby do s z k ó l n e g o, do Niemca wzdychała?... Chyba nie!... Trudno przeniknąć serc dziew-

częcych tajemnice, ale przecież herr Gosske był gruby, miał czerwoną fałdę tłuszczu na karku, błyszczącą łysinę, rudą brodę i przede wszystkim — panią Gosske z sześciorgiem rudych dzieci.

Za to szkoła mieściła się w pięknym murowanym budynku. Państwo Gosske mieli w nim 3 pokojowe mieszkanie, do tego ogród warzywny i owocowy oraz 4 morgi pola i łąk na dodatek. Państwo niemieckie starało się zapewnić odpowiedni dobrobyt i powagę swoim przedstawicielom wśród ludności kaszubskiej, która żyjąc w wielkiej biedzie, ośmielała się pomimo to opierać wpływom germańskim i trwać z twardym uporem w wierze i mowie swoich przodków.

Jednak pan Gosske nie umiał swojej powagi utrzymać. Znalazłszy się po ukończeniu seminarium nauczycielskiego, jako młody człowiek, w okolicy pustej, bagnistej i dzikiej, zamieszkałej przy tym przez ludność obcym mówiącą językiem, którego nie rozumiał i którym, jako prawdziwy Prusak, pogardzał, zaczął coraz częściej topić w alkoholu wspomnienia o błyskotliwym życiu wielkomiejskim.

Z biegiem lat rozpił się zupełnie. I nierzadko znajdowali go rybacy leżącego w błotnistym rowie, pijanego do nieprzytomności. Wtedy niejeden z nich, mając dziecko w szkole, gdzie nauczyciel miał prawo i obowiązek bicia uczniów, szedł szybko do domu po taczkę i w niemałym trudzie, dysząc z wielkiego wysiłku, odwoził pijaka z umazaną w błocie brodą — do szkoły. Pani Gosske była przyzwyczajona do podobnych powrotów swojego małżonka, toteż nawet nie wybuchała gniewem, ani rąk nie załamywała. Kto wie, może mu się nie dziwiła?... Może tak jak i pan Gosske, uważała ich pobyt na Kaszubach za wygnanie?...

Agnisi szły już lata. Na niebieskooką i złotowłosą dziewczynę tęsknie spoglądali chłopcy: smagli, szczupli Bizewscy, spokojni blondyni Felknerzy, słynni żartownisie Miłosze i krzepcy Wittbrodtowie, z pochodzenia Holendrzy, ale ona żadnemu serca nie oddała. W domu do zamążpójścia jej nie naglono i tylko śmiano się dobrodusznie, że ich Agnes zapewne na królewicza czeka.

Okazało się jednak, że Agnisia wcale żadnego królewicza nie pragnęła. W lutym 1920 roku, kiedy Polska powróciła nad Bałtyk, osiadł się we wsi młodziutki nauczyciel. Ani się nieborak nie obejrzał, jak urzekły go niewinne oczy tak dumnej wobec innych panny Agnieszki. Niebawem odbyły się we wsi zrękowiny, a wkrótce po nich huczne, 3 dni trwające weselisko.

Dzisiaj młode diwczę jest dorodną niewiastą, matką trzech, równie jak i ona złotowłosych córek. Szczęśliwemu małżeństwu czas w pracy mija szybko: jej przy gospodarstwie domowym, jemu — w szkole i zajęciach społecznych.

Bóg im błogosławi. W szopie stoi duży, mocny motocykl. W środku zaś wsi wznosi się okazały, dwupiętrowy dom, otynkowany szklistą zaprawą, który nawet w Orłowie i dumnej Juracie znalazłby się na miejscu. Jest to własność nauczycielostwa, do której doszli zapobiegliwością i oszczędnością. Mieszkają jednak nie w swoim pięknym domu, który wynajmują latem na pensjonat, lecz w schludnym mieszkaniu szkolnym, dawnej siedzibie państwa Gosske. Przy głównej ścianie ich sypialni stoi wielka umywalnia z kryształowym lustrem i czarną, marmurową płytą, pożyłkowaną jak morze w czasie tego pamiętnego sztormu, kiedy to śmiercią rybaków zginęli: Jakub Bizewski, Józef Bizewski, Jan Felkner i Andreas Miłosz.

M. Zydler

Ratowanie załóg i kadłubów okrętów podwodnych

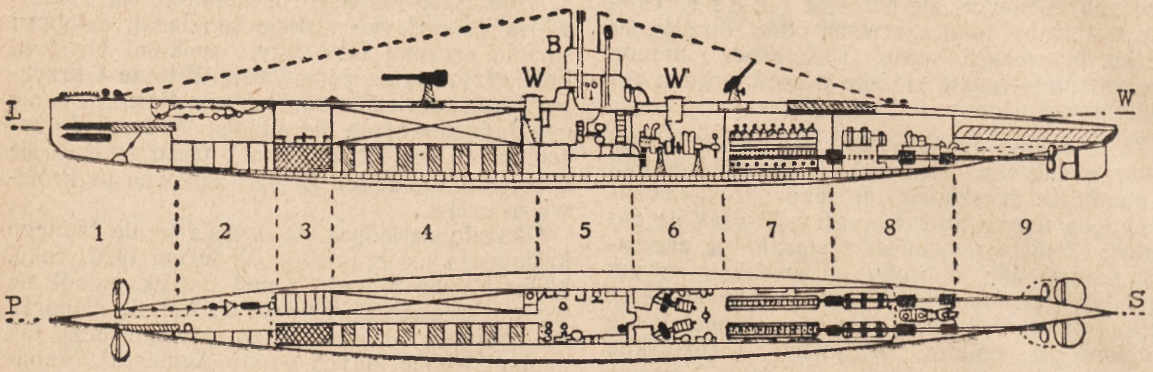
Głównymi trudnościami w ratowaniu zatopionych okrętów podwodnych są: głębokość zatopienia, stan pogody na morzu i często nie znane miejsce katastrofy.

Gdy miejsce zatopienia zostało ustalone a stan morza zezwala na akcję, spuszcza się najpierw nurka w miękkim skafandrze po linie boi pływającej celem zbadania możliwości ratowania okrętu podwodnego i sprawdzenia przy pomocy pukania w zewnętrzne powłoki oznak życia załogi.

Przy sprzyjających warunkach głębokości i pogody wydobycie całego okrętu podwodnego, którego rozmiary dochodzą obecnie do 100,00×8,50 m, trwa czasami całe tygodnie; akcję prowadzi cały sztab inżynierów i nurków przy zastosowaniu dźwigów, pontonów, sprężarek pomp i t. p. oraz mnóstwa stalowych lin i łańcuchów.

Katastrofy zdarzają się przeważnie na otwartym morzu, na którego spokój, umożliwiający pracę nurków, trzeba czasami czekać kilka dni. Na ratowanie załogi, zagrożonej w obrębie 100 godzin uduszeniem, często bywa za późno, wobec czego jest kilka teoretycznych sposobów samodzielnego ratowania się ludzi, które pobieżnie przejrzymy.

W celu zrozumienia możliwości akcji ratowniczej rozpatrzmy Rys. 1, przedstawiający na przekrojach podłużnych okręt podwodny: Całość jest podzielona na sekcje, które zawierają: 1 — podwodne wyrzutnie torpe-



Rys. 1. Rozmieszczenie urządzeń wewnętrznych okrętu podwodnego

dowe i kotwice, na pokładzie piłę do przecinania sieci zagrodowych; *2* — zapasowe torpedy i dźwig kotwicy; *3* — kabiny oficerskie pod nimi magazyn amunicyjny; 4 — pomieszczenie załogi, pod nim akumulatory, na pokładzie armata okrętowa; 5 — posterunek centralny czyli ośrodek rozkazodawcy, nad nim basztę dowódcy B. z periskopami; 6 — sprężarki powietrzne, prądnice elektryczne, pompy wodne, powietrzne i t. p.; 7 — spalinowe silniki Diesla, na pokładzie działo przeciwlotnicze; 8 — silniki elektryczne i sprzęgła (nad 7 i 8 mieszczą się nadwodne pokładowe wyrzutnie torpedowe); 9 — urządzenia napędowe i sterowe, nad nimi tunel z minami zagrodowymi. Sekcje te są poprzedzielane grodzami wodoszczelnymi z hermetycznymi drzwiami.

Do samodzielnego ratowania się załóg są stosowane następujące sposoby:

a) Każdy marynarz wkłada półnurkarski aparat t. zw. „sztuczne płuca" i wydobywa się przez właz wypustowy lub wyrzutnię torpedową i, o ile wytrzyma fizycznie ten eksperyment wobec wielkiego ciśnienia wody[1]) i zostanie następnie znaleziony na powierzchni morza jest uratowany.

b) Na górnym pokładzie okr. podw. są przymocowane żelazne soczewkowate pływaki mogące pomieścić po kilku ludzi. Pływaki mają zamykane połączenie z wnętrzem kadłuba i mogą być w wypadku awarii odeń odczepione, po czym ciśnienie wody wyrzuca je na powierzchnię.

c) Włoski system polega na opuszczeniu na dno obok zatopionego drugiego okrętu podwodnego; nurkowie łączą specjalne włazy obu okrętów rurą brezentową przez którą pod ciśnieniem w aparatach półnurkowych załoga awaryjna przedostaje się do okrętu ratowniczego.

Wszystkie te sposoby podczas prób na głębokości ok. 30 m, przy spokojnym morzu, kiedy nad wiadomym miejscem zanurzenia krążą zawczasu przygotowane szalupy i motorówki dawały wyniki dodatnie, w praktyce jednak, w chwili przypadkowej katastrofy na niewiadomym miejscu w niewybranych warunkach głębokości i pogody żaden dotąd się nie przydał[2]).

W ostatniej awarii amerykańskiego okrętu „Squalus" po raz pierwszy został zastosowany dzwon nurkarski, który, ze względu na dodatni wynik akcji ratunkowej, przeprowadzonej dzięki sprzyjającym warunkom głębokości i pogody przy jego pomocy, rozpatrzmy nieco szczegółowiej.

Na Rys. 1 są oznaczone lit. W.W. normalne włazy nurkowca dla artylerzystów do obsługi pokładowych dział; włazy te specjalnie zaopatrzone w klapy i krany są wyzyskiwane w celach ratowniczych przy użyciu dzwonu nurkarskiego — stosowanego w następujący sposób:

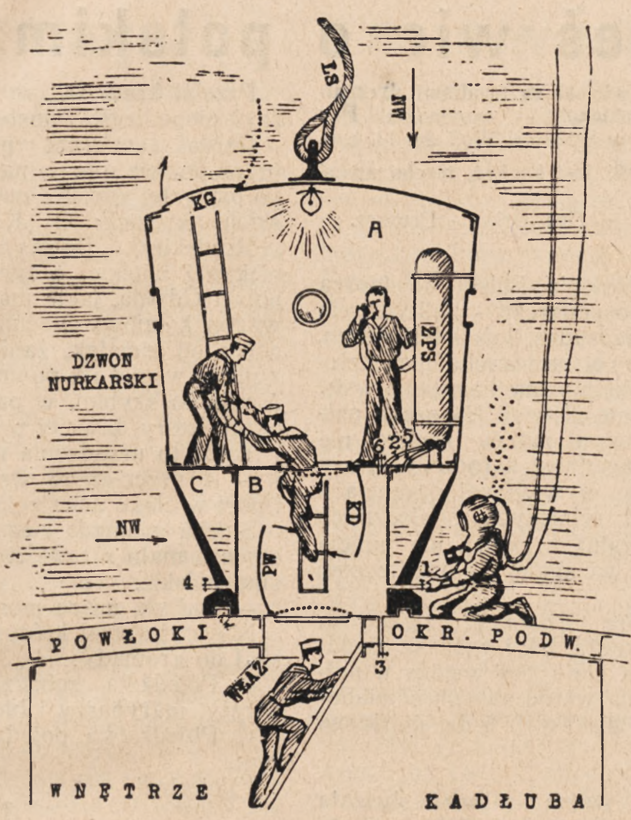
Po określeniu miejsca awarii i zbadaniu przez nurka w skafandrze stanu i załogi, z nadwodnego okrętu ratowniczego opuszcza się na stalowej linie dzwon nurkarski, mający kształt dwóch połączonych ściętych stożków, z których dolny nie ma dna, a tylko żelazny balast na obwodzie, rys. 2. Dzwon jest zaopatrzony wewnątrz w telefon, manometr, termometr, światło elektryczne, środki opatrunkowe i t. p. W dnie górnego stożka jest naśrubek węża powietrznego, łączącego wnętrze dzwonu

---

[1]) Ciśnienie na głębinie wzrasta o jedną atmosferę (1 kg/cm^2) na każde 10 metrów zanurzenia. Szczegółowo prace nurków są opisane przez autora niniejszego artykułu w styczniowym zeszycie 1939 r. czasopisma L.M.K. „Polska na Morzu" Wyd. A. p.t. „Nurkarstwo".

[2]) Okręty podwodne mogą, w celu ujścia przed pogodnią zarówno nadwodną jak powietrzną, opuszczć się do 100 m; obezwładnione opadają głębiej. Szczegółowy opis armatur, techniki nurkowania, typów uzbrojenia oraz taktyki bojowej jest podany przez autora niniejszego artykułu w lipcowym zeszycie 1938 r. Czasopisma L.M.K. „Polska na Morzu" Wyd. A. p.t. „Okręt podwodny".

z powietrzną sprężarką okrętową. W dzwonie opuszcza się dwóch nurków bez skafandrów, którzy wg. wskazań nurka zewnętrznego (w skafandrze) zarządzają telefonicznie, przy pomocy ruchów rozpiętego na kilku kotwicach okrętu ratowniczego i jego dźwigu, ustawienie dzwonu nad włazem, dostępnym dla większości załogi zatopionego nurkowca, i obniżenie dolnego krańca dzwonu do zewnętrznej powłoki okrętu podwodnego. Kiedy góra włazu znalazła się pod dzwonem w sferze sprężonego powietrza zaczyna się kolejne wychodzenie marynarzy z zatopionego nurkowca.



Dzwon nurkarski w akcji

W tym celu zamyka się dolny powietrzny kran 1, zależnie od wielkości włazu wchodzi weń jeden lub dwóch ludzi, zatrzaskują klapę dolną K.D., otwierają górny kran powietrzny 2, przez który sprężone powietrze spod dzwonu powolutku przenika do komory włazowej, hermetycznie zaciskające klapę dolną K.D.; kiedy ciśnienie zrównoważyło się, klapa górna K.G. łatwo otwiera, ludzie wychodzą i siadają na półce dzwonu nurkarskiego. Dalszy przebieg odbywa się w kierunku odwrotnym zamyka się kran 2, zatrzaskuje klapę górną K.G., otwiera się kran 1, gdy ciśnienie powietrza w komorze włazowej zrównoważyło się z nieskomprymowanym powietrzem wnętrza nurkowca, klapa dolna K.D. łatwo się otwiera i przez luk ponownie wchodzi ew. dwóch ludzi, by uledz znowu kompresji jak poprzednio. Ponieważ na kompresje we włazie zależnie od głębokości potrzeba ok. 1 godz. czasu, przeto na zebranie pod dzwonem mieszczącym 10 ludzi (dwóch nurków), transzy 8 uratowanych potrzeba ok. 4 godzin, a następnie ok. 1 godziny na dekompresję podczas podnoszenia dzwonu; ponieważ okręt podwodny miewa od 40 do 100 ludzi łatwo obliczyć ile czasu potrzeba na uratowanie wszystkich, jeżeli warunki pogody dopiszą, jak w ostatnim wypadku „Squalus'a".

Uratowani wydostają się po podniesieniu z dzwonu przez zawór Z i albo idą do rekompresyjnej komory okrętowej albo do szpitala, nowa zaś zmiana nurków śpieszy niezwłocznie pozostałym na ratunek, zgodnie z zasadami etyki morskiej.

Geniusz ludzki w triumfalnym pochodzie techniki, nie szczędząc przy tym dalszych licznych ofiar z życia jednostek, rozwiąże i dylemat ratowania załóg nurkowców tak, jak rozwiązał zadowalająco samą technikę podwodnego pływania.

Okręty podwodne zdobyły prawo obywatelstwa w walce morskiej, używać je będą nadal wszystkie marynarki wojenne. Skuteczny za tym sposób ratowania ich kadłubów i załóg musi być, a za tym będzie wynaleziony.

Inż. A. Pauly

Polska od Bałtyku odepchnąć się nie da

Co wieś wie o polskim morzu

„Armia i lud wiejski są źródłami dynamizmu Narodu Polskiego“ — powiedział Pan Prezydent R. P. w Stalowej Woli dn. 14. b.m.

„Morze nie dość jest kochać, trzeba umieć nim władać“.

Gen. Orlicz - Dreszer.

I.

Co wieś wie o dostępie Polski do morza i o jego znaczeniu gospodarczo - politycznym dla Państwa? Nie przesadzę, jeżeli odpowiem, że wie za mało, a nawet na wschodnich ziemiach Rzeczypospolitej można napotkać wsie, których mieszkańcy nie słyszeli jeszcze o polskim Bałtyku. Przyczyn należy szukać nie w bierności wsi do zagadnień narodowych, czy też państwowych, ale w wadliwej organizacji współpracy instytucji rolniczych, społecznych i oświatowo - kulturalnych, które nie umieją wieś zainteresować i wciągnąć do pożytecznej pracy.

Wprawdzie niektóre dzielnice, zwłaszcza przylegające do wybrzeża, jak i większe ośrodki kulturalne wiejskie nie tylko wiedzą o polskim morzu, ale umieją wśród swoich uświadomić znaczenie morza dla Polski i dla polskiego rolnictwa.

To jeszcze mało!

Naprzykład, przed wojną — wieś słyszała o morzu jedynie od emigrantów polskich, ale te morza były obce, a okręty należały do państw zaborczych i innych.

Polskie morze nie istniało, bo i Państwo Polskie jedynie w sercach polskich było potężne.

Podróżni na okręcie słyszeli niezrozumiałą dla nich mowę, pytali się więc nawzajem: co to za ludzie, jakim oni mówią językiem? Ktoś z obsługi okrętowej objaśnił: — to Polacy!

— Bohaterski to naród, ale bez ojczyzny.

Jadą ci wieśniacy polscy szukać schronienia na obczyźnie, szukać zarobku i chronić mowę polską.

— Na obczyźnie? — ktoś ciekawie zapytał.

— Tak, bo w ich ujarzmionym kraju nie wolno mówić po polsku.

— Po wielu, wielu latach wracali niektórzy rolnicy do swoich domów i opowiadali sąsiadom o tym, co widzieli, o marzach, o okrętach. Umieli oni jednak bronić imienia Polski i godność własną na obczyźnie.

Chlubnie reprezentowali ziemię ojczystą poza granicami Polski, bo nie mogli jej godnie reprezentować w kraju.

Minął wreszcie koszmar niewoli, jak sen, jak mara nocna i zajaśniała na horyzoncie Najjaśniejsza Rzeczpospolita, mocarstwo z dostępem do morza, z portami i okrętami polskimi.

Chłop poszedł w bój!

Przelał krew za wolność narodu, wywalczył niepodległe Państwo Polskie.

Dzisiaj emigrant powraca do ojczyzny przez polskie morze, na polskim okręcie, wraca do ojczystej wioski i opowiada cuda o tych polskich okrętach: O „Kościuszce“, „Pułaskim“, „Piłsudskim“, „Batorym“ i innych, jakże one piękne i wielkie, o tym, jak to wygląda port polski Gdynia, jakie ma urządzenia, że to cały wagon kolejowy weźmie taki dźwigar, jak pudełko od zapałek, zaniesie na okręt, wysypie z niego węgiel i z powrotem postawi na szyny. A robi to szybko, w parę godzin załaduje taki okręt, który dawniej przez kilka dni ładowano.

Takie to urządzenia ma Gdynia!

— A przecież to wszystko: miasto Gdynię i port w ciągu dziesięciu lat Polacy pobudowali.

Słucha gromada i aż im dech zapiera, aż im serce o mało z radości nie pęknie, że to wszystko polskie.

— Bałtyk, nasze morze! — szepczą.

Nie wytrzymał któryś ze słuchaczów i wrzasnął do gromady:

— Pojedźwa zobaczyć te cuda gdyńskie, okręty, marynarzy i błękitne fale Bałtyku!

— Pojedziewa, pojedziewa odkrzyknięto chórem.

I pojechali.

II.

— O la Boga! — załamywała ręce wiejska kobieta. Dyć mego Walka biorą hen tam na wody, na oceany, mo służyć na okrętach.

— O la Boga! — lamentowała — już nie wróci do rodziny, utonie moja pociecha... Wtórowały jej w tym płaczu oczywiście inne kobiety.

— Czego beczycie Jędrzejowo! — odezwał się któryś z gromady. Wasz Walek wróci taki, że z radości płakać będziecie.

Walny z niego będzie marynarz. Będzie służył na polskich okrętach i na polskim morzu.

Zastanowiła się kobiecina i jakoś lżej się jej zrobiło na sercu.

Mija rok. Walek przyjeżdża na urlop w mundurze marynarki polskiej.

— Piękny chłop, jak świeca!

Cała wieś zbiegła się do zagrody Walka, żeby zobaczyć pierwszego marynarza polskiego w Czernięcinie, Walka Hurbałę. Walek snuł całymi dniami opowiadania o potędze Polski na morzu i zachęcał zebranych do składek na Fundusz Obrony Morskiej, że z tych składek powstaną nowe okręty polskie, które służyć będą wiernie Rzeczypospolitej.

Urlop się skończył. Walek wracał na morze z wielką radością. Kroczył dumnie przez wieś, on marynarz polski, wracał na morze, które ukochał sercem chłopskim.

Paweł Krzowski

Z kraju i ze świata

Z Sejmu i Senatu. Na mocy rozporządzeń Pana Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 czerwca została zamknięta sesja zwyczajna Senatu i Sejmu. W ostatnich tygodniach pracy Izby Ustawcdawcze uchwaliły szereg ważnych ustaw, jak ustawa o przebudowie struktury Izb Przemysłowych i Rzemieślniczych, mająca oprzeć dalszy rozwój tych ważnych dziedzin życia gospodarczego kraju na zasadach, odpowiadających interesom polskim. Niezmiernie donisłą dla ludności wiejskiej, a więc pośrednio i dla całego życia gospodarczego kraju, jest także nowa ustawa o oddłużeniu rolnictwa. Nie tak powszechne, ale tym niemniej duże znaczenie społeczne ma wreszcie przyjęta przez Izby ustawa o przysposobieniu czyli t. zw. adcptowaniu dzieci, porządkująca stan prawny tej dziedziny życia. Uregulowano także stan prawny majątków kościoła prawosławnego, przeprowadzono ustawę c porozumieniach kartelowych.

Sprawa gdańska skupia na sobie w dalszym ciągu uwagę nie tylko całej Polski, ale całego świata, który coraz lepiej uświadamia sobie, jak doniosłe znaczenie ma dla Polski sprawa całkowitej swobcdy dostępu do morza i że w związku z tym wszelka dążność do uszczuplenia uprawnień Rzplitej w Gdańsku, musiałaby się spotkać z bezwzględnym sprzeciwem ze strony Polski. Tymczasem na terenie Wolnego Miasta ostatnie tygodnie przyniosły szereg nowych zajść, świadczących c panujących tam nastrojach, a ściśle mówiąc o chęci stworzenia tam pewnyh nastrojów. Szczególnie jaskrawym objawem było zaatakowanie w dniu 20 maja przez rozagitowany tłum domu polskich inspektorów celnych w Kałdowie na granicy obszaru w. m. Gdańska i Prus Wschcdnich, kiedy przeciwko urzędnikom polskim użyto nawet broni palnej. Zajście to wywołało stanowczy protest Rządu Polskiego, w imieniu którego Kcmisarz Generalny Rzplitej w Gdańsku, wystosował pismo do Prezydenta Senatu Gdańskiego, zwracając uwagę, że obszar w. m. Gdańska jest polskim obszarem celnym i że jakiekolwiek zarządzenia Senatu Wolnegc Miasta, któreby groziły choćby tylko częściowym zakłóceniem funkcjonowania polskiego systemu celnego, mogą jedynie wywołać ze strony Rządu Polskiegc reakcję w postaci postanowień, zmierzających do pełnego zabezpieczenia słusznych interesów Rzeczypospolitej.

Pogotowie wojenne, mimo pewnego chwilowego odprężenia trwa nadal. Opinia publiczna śledzi czujnie wszelkie rozmowy i podróże polityczne. Główne ośrodki zainteresowania przerzucają się zresztą z jednej półkuli na drugą. Obok sprawy gdańskiej duże zainteresowanie wzbudzała sprawa porozumienia między Wielką Brytanią i Francją a Rosją Sowiecką. Szybkie załatwienie tej sprawy utrudniło żądanie Rosji Sowieckiej udzielenia gwarancji państwom bałtyckim, które w obawie właśnie przed Rosją Sowiecką takich gwarancyj nie zdają się bardzo pożądać. Następnie główny punkt zaognienia stosunków przeniósł się na Daleki Wschód, gdzie najpierw zabójstwo obywatela brytyjskiego przez marynarzy japońskich, a następnie blokada koncesji brytyjskiej w Tientsinie przez Japończyków, wywołały poważne nieporozumienie między Japcnią i Wielką Brytanią.

Katastrofa trzech okrętów podwodnych. W ciągu paru zaledwie tygodni zdarzyły się ostatnio trzy tragiczne katastrofy okrętów podwodnych. Najpierw w dniu 24 maja uległ katastrofie okręt podwodny Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych „Squalus". Dzięki zaopatrzeniu okrętu w specjalne aparaty zdołano uratować większość załogi, 26 marynarzy znalazło jednak śmierć na dnie morza. Jeszcze tragiczniej zakończyła się katastrofa angielskiego okrętu podwodnego „Thetis", choć początkowo akcja ratownicza zdawała się łatwiejsza, gdyż kadłub okrętu był nawet częściowo widoczny nad powierzchnią mcrza. Zdołano uratować zaledwie 4 marynarzy, w okręcie natomiast znalazło śmierć 104 marynarzy i inżynierów. W kilkanaście dni później rozeszła się wiadomość o nowej katastrofie okrętu podwodnego. Tym razem zginął bez śladu francuski okręt podwodny „Phoenix", na pokładzie którego znajdowało się 70 oficerów i marynarzy. Te trzy jedna po drugiej mające miejsce katastrofy, wywołały duże wrażenie w całym świecie cywilizowanym, który współczuł gorąco z nieszczęsnymi żonami i matkami tragicznych ofiar.

Stalowa Wola. W dniu 14 czerwca odbyło się w obecności Pana Prezydenta i członków Rządu poświęcenie wielkich zakładów przemysłu wojennego w Stalowej Woli. Zakłady te, powstałe na terenie C. O. P., zostały zbudowane w ciągu niespełna 2 lat, prawie w całości z krajowych materiałów i wyłącznie przez pclskich inżynierów i robotników. Stanowią one wyraz ostatnich zdobyczy w dziedzinie techniki i mogą być wzorem nowoczesnych budowli tego typu. Dckoła zakładów powstaje pięknie rozplanowane miasto Stalowa Wola.

Nowe rekordy Gdyni. W przeciągu miesiąca maja r. b. ogólne obroty towarowe portu gdyńskiego wynicsły 941.043. ton a więc osiągnęły

nienotowaną dotychczas rekordową liczbę, przewyższającą nawet znacznie poprzednie największe miesięczne obroty portu gdyńskiego z miesiąca lipca roku ubiegłego, wynoszące 881.020.4 ton.

Jeszcze innym rekordem zaznaczył się maj w porcie gdyńskim. Oto w dniu 30 maja r. b. znajdowało się w porcie gdyńskim 120 statków, z czego 80 parowców i motorowców, 8 żaglowców i 32 berlinki. Jest to najwyższa ilość statków, przeywających jednocześnie w porcie, jakiej dotychczas nie notowano.

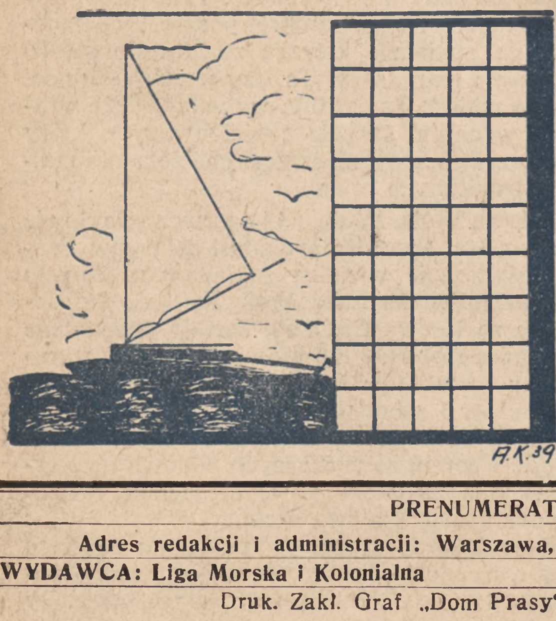
Elektryfikacja Polski. Jednocześnie z uprzemysłowieniem posuwają się naprzód prace nad elektryfikacją kraju, polegające na rozbudowie okręgowych sieci rozdzielczych wysokiego napięcia, które umożliwia rozprowadzenie energii elektrycznej po całym kraju, oraz rozbudowie urządzeń, wytwarzających energię. W obu dziedzinach osiągnięto już znaczne wyniki. Ostatnio podpisana została z Towarzystwem Francuskim umowa, na zasadzie której zbudowane będą dwie wielkie elektrownie na węglu i gazie w okolicy Lublina i Starachowic oraz szereg podstacyj, potrzebnych w związku z budową linii bardzo wysokiego napięcia. Prace te mają być wykonane w ciągu kilkunastu miesięcy, a ogólny ich kosztorys przekracza 60 milionów zł.

ROZRYWKI UMYSŁOWE

7. NEO – ELIMINATKA

Do rzędów poziomych podanej figury należy wpisać **9 pięcioliterowych wyrazów** o podanych niżej znaczeniach. Następnie z wyrazów tych skreślić należy litery, które **nie wchodzą** w skład klucza wyrazu o znaczeniu: **„podszywali watą“.** Litery pozostałe, czytane z góry na dół dadzą zasadnicze rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1) Fale wodne, bałwany. 2) Była stolica Chin. 3) Lądy zewsząd okrążone wodą. 4) Mniejszy żagiel na rufie wielomasztowego statku. 5) Jednomasztowy statek żaglowy, posiadający grot, topsel i co najmniej 2 przednie żagle. 6) Typ ożaglowania z jednym skośnym żaglem rejowym.



7) W dawnych czasach rozbójnik morski. 8) Wielka barka, galar. 9) Polski okręt podwodny.

Uwaga: Dla sprawdzenia podajemy litery eliminatki:

2—A, 1—B, 7—E, 2—G, 1—I, 3—K, 1—L, 2—Ł, 3—N, 1—O, 3—P, 5—R, 2—S, 2—T, 3—U, 2—W, 3—Y, 2—Z.

Ant. Kobyliński (Choroszcz)

Za rozwiązanie eliminatki Redakcja przeznacza **5 wartościowych nagród książkowych.** Rozwiązanie nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu“ w terminie **do 1 sierpnia b. r.** z dopiskiem: **„ROZRYWKI UMYSŁOWE“.**

ROZWIĄZANIE

„Polska na Morzu“ Nr 5 — Maj 1939 r.

5. Rebusiki geograficzne.

1) NI—AS—SA (as wspak) = **Niassa** 2) A(nuta)—laska = **Alaska.**

Bezbłędnie rebusiki rozwiązało 199 osób. W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

1. **Unrug Modesta** — p-ta Tarnów, Zbylitowska Góra, Sacré—Coeur.
2. **Brodkówna Nina** – Bereza Kartuska, ul. Tatarska 19.
3. **Mazur Stanisław** — p-ta Łopiennik, pow. Krasnystaw (Lub.) Kolonia Stężyca.
4. **Poznański Leszek** — Chyrów, Zakład (woj. Lwowskie).
5. **Pudełko Emilia** — p-ta Kozy, pow. Biała Krakowska, Pisarzowice.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę; prosimy o potwierdzenie odbioru.

PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE
Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.
WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna REDAKTOR: Stanisław Szymborski
Druk. Zakł. Graf „Dom Prasy“ S. A., Warszawa, Marszałkowska 3.